



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग II—खण्ड 3—उप-खण्ड (ii)
PART II—Section 3—Sub-section (ii)

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 636]

नई दिल्ली, शुक्रवार, जुलाई 16, 2004/आषाढ़ 25, 1926

No. 636]

NEW DELHI, FRIDAY, JULY 16, 2004/ASADHA 25, 1926

पोत परिवहन मंत्रालय

अधिसूचना

नई दिल्ली, 16 जुलाई, 2004

का.आ. 825(अ).— केन्द्रीय सरकार, वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम 1958 (1958 का 44) की धारा 150 की उपधारा (5) के अनुसरण में भारत सरकार के पोत परिवहन मंत्रालय की अधिसूचना का. आ. 502 (अ) दिनांक 7 मई, 2003 के अधीन कलकत्ता उच्च न्यायालय के दिनांक 15 जनवरी, 2003 के आदेशानुसार 2002 की रिट याचिका सं. 099 में श्री पी. आर. सुब्रमणियम एवं अन्य द्वारा उठाई गई मार्गों के न्याय निर्णयन के लिये गठित अधिकरण द्वारा दिये गये पंचाट का प्रकाशन करती है।

एक सदस्यीय न्यायाधिकरण का कार्यालय
(वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम 1958, की धारा 150 के अन्तर्गत गठित)
दूसरा तल, जहाज भवन, वा. ही. मार्ग, बैलार्ड स्टेट
मुम्बई - 400 001

I. न्यायाधिकरण का गठन

इस न्यायाधिकरण का गठन सन 2002 की रिट याचिका संख्या 099 -

- श्री पी. आर. सुब्रह्मण्यम और अन्य बनाम भारत संघ और अन्य में दिनांक

15.1.2003 के आदेश के तहत माननीय उच्च न्यायालय कलकत्ता, पोर्ट

(1)

ब्लेअर सर्किट बेंच के निदेश के अनुसार वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम, 1958 (1958 का अधिनियम 44) की धारा 150 के अन्तर्गत दिनांक 7 मई 2003 की अधिसूचना संख्या एस. ओ. 502 (ई) के द्वारा किया गया।

II मामले की पृष्ठभूमि

पोत के मास्टर के साथ सहमति के अनुच्छेद के आधार पर निम्नलिखित 5 समुद्री नाविक एम. वी. "अम्बिका" जलपोत पर मेसर्स फ्लीट मैनेजमेन्ट कं. प्राइवेट लिमिटेड, चेन्नई के कर्मचारी थे जिस पर मालिकाना हक ट्रान्सकोस्टल शिपिंग कं. तथा प्रबंधन मै. फ्लीट मैनेजमेन्ट कं. प्राइवेट लिमिटेड का था,

1. श्री पी.आर. सुब्रह्मण्यम	सीडीसी संख्या सीएल-305
2. श्री अनूप किशन	सीडीसी संख्या सीएल-154
3. श्री टी. येसूपादम	सीडीसी संख्या एमएस-13662
4. श्री एस. भूमी	सीडीसी संख्या 46183
5. श्री सुलतान अहमद	सीडीसी संख्या सीएल-5546

उपर्युक्त याचिकाकर्ताओं ने कंपनी, भारत संघ और अन्य के विरुद्ध माननीय उच्च न्यायालय, कलकत्ता में रिट आवेदन पत्र संख्या 43/2002 दायर की, जिसमें एन. एम. बी. (इंडिया) करार के अनुसार मजदूरी की अदायगी के लिए प्रार्थना की गई थी। यह पोत मालिकों और सीफेयरर्स संघों आदि के मध्य कंपनी आदि की सेवा में उनके पुनर्स्थापन आदि के बारे में द्विपक्षीय करार है।

माननीय उच्च न्यायालय ने अपने दिनांक 21.05.2002 के आदेश के तहत प्रतिवादी कंपनी अर्थात् मेसर्स फ्लीट मैनेजमेन्ट कंपनी प्राइवेट लिमिटेड को निदेश दिया कि वे इस याचिका को अभ्यावेदन के रूप में पाने तथा एक

सुस्पष्ट एवं तर्कसंगत आदेश पारित करते हुए इस याचिका का निपटारा करें। न्यायालय के आदेश का अनुपालन करते हुए कंपनी ने दिनांक 26.9.2002 को आदेश जारी किए। किंतु ये आदेश याचिकाकर्ताओं को स्वीकार्य नहीं थे। इन आदेशों से संतुष्ट होकर याचिकाकर्ताओं ने माननीय उच्च न्यायालय कलकत्ता, सर्किट बेंच पोर्ट ब्लेयर में रिट याचिका संख्या 099/2002 दायर की।

माननीय उच्च न्यायालय ने काउन्सिल को सुनने के बाद अपने दिनांक 15.1.2003 के आदेश के तहत क्रमशः प्रतिवादी नं. 1 और 2 अर्थात् भारत संघ और नौवहन महानिदेशक को निम्नलिखित निदेश जारी किए।

न्यायालय का आदेश :

"दोनों पक्षों के लिए उपस्थित होने वाले विद्वान काउन्सिल को सुनने तथा रिकार्ड की सामग्री का अवलोकन करने के उपरान्त मैंने इसे याचिकाकर्ताओं के सेवायोजन से प्रासंगिक विवाद या उससे संबंधित मामला पाया है, अतः यह वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम, 1958 की धारा 150 के प्रावधानों के अन्तर्गत सीधे-सीधे आता है। ऐसी परिस्थिति में याचिकाकर्ता उपयुक्त समाधान के लिए केन्द्र सरकार के पास पहुँच सकते हैं। यूँ कि इस तात्कालिक रिट आवेदन पत्र में केन्द्र सरकार को पहले ही एक पक्ष बना लिया गया है, मैं, श्री. बी. के. दास के मुवक्किल को यह निदेश देता हूँ कि वे तात्कालिक रिट आवेदन पत्र को याचिकाकर्ताओं के अभ्यावेदन के रूप में मानें तथा वा. पो. परिवहन अधिनियम, 1958 की धारा 150 के अनुसार कदम उठाएं। मैं यह स्पष्ट करता हूँ कि मैंने इस विवाद के गुणावगुण पर विचार नहीं किया है। अतः रिट आवेदन पत्र का निपटाया जाता है। केन्द्र सरकार आदेश के संसूचित किए जाने की तारीख से 2 माह की अवधि के

भीतर कदम उठाए । याचिकाकर्ताओं की ओर से पक्ष प्रस्तुत कर रहे विद्वान एडवोकेट, श्री राम को यह निदेश दिया जाता है कि वे उपर्युक्त अधिनियम की धारा 150 के अन्तर्गत समुचित प्राधिकारी को रिट आवेदन पत्र की एक प्रति के साथ इस आदेश को संसूचित करें ।

केन्द्र सरकार ने तदनुसार उपर्युक्त उल्लेख के अनुसार एक सदस्यीय न्यायाधिकरण का गठन किया ।

III विचारार्थ विषय

न्यायाधिकरण का गठन रिट याचिका संख्या 099/2002 में याचिका कर्ताओं (श्री पी.आर. सुब्रह्मण्यम और अन्य) द्वारा दिनांक 3.2.2003 के पत्र में उठाए गए विवादों की जांच करने तथा उसके लिए उपयुक्त अनुशंसाएँ करने हेतु की गई थी ।

न्यायाधिकरण को यह अधिकार दिया गया था कि विचारार्थ विषय के लिए साक्ष्य देने और संगत सूचना प्राप्त करने के लिए व्यक्तियों या नाविकों के किसी समूह या याचिकाकर्ताओं की किसी यूनियन या भारत में मामले से संबंधित व्यक्तियों तथा पोत के मालिकों, जहाँ पर कि मैसर्स पलीट मैनेजमेन्ट प्राइवेट लिमिटेड द्वारा छँटनी किए जाने के पूर्व याचिकाकर्ता सेवा योजन में थे, आदि को आमंत्रित कर सकते हैं । न्यायाधिकरण को उन पदाधिकारियों को भी आमंत्रित करने का अधिकार दिया गया था जो न्यायाधिकरण की कार्यवाही के दौरान यथापेक्षित सूचना रिकार्डों को प्रस्तुत करने और रपट्टीकरण के लिए एन.एम.बी. करार का समझौता कराने में शामिल रहे हैं ।

न्यायाधिकरण की अवधि इसके गठन की तारीख से 3 माह की थी तथा न्यायाधिकरण द्वारा रिपोर्ट सरकार को 3 महीने के भीतर प्रस्तुत की जानी थी ।

याचिकाकर्ता उच्च न्यायालय के पास प्रतिवादी कंपनी के प्रबंधन द्वारा उनकी सेवाओं को समाप्त करने के बारे में शिकायत लेकर पहुँचे थे। वे एम. वी. "अग्निबा" पोत पर पोत के मास्टर के साथ सहमति अनुच्छेद के माध्यम से ही सेवायोजन में लगे थे, जो कि पोर्ट ब्लेयर और चेन्नई के मध्य आवागमन करती थी। उनका आरोप था कि उन्हें एन.एम.बी. करार के अनुसार मजदूरी नहीं दी जा रही थी और जब उन्होंने 1 मार्च 2002 को इस मुद्दे को उठाया तो नाविक पाल और स्थानीय पुलिस अधिकारियों की सौंठगोंठ से पोत के मास्टर ने उन सबको सहमति के अनुच्छेद से मुक्त कर दिया, जहाज से बलपूर्वक उन्हें बाहर स्वीच लिया गया तथा उन सबके व्यक्तिगत सतत् उन्मोचन प्रमाणपत्रों पर प्रतिकूल प्रविष्टियों के साथ-साथ अतिचार करने संबंधी आपराधिक मामले भी ठोक दिये। तदनुसार, उन्होंने समुचित राहत देने के लिए कहा है जिसमें याचिकाकर्ताओं के उन्मोचन निष्कासन को अवैध घोषित करना, सेवा में बिना व्यवधान के उनका पुनर्स्थापन, आपराधिक मामलों को वापस लेना और सीडीसी से प्रतिकूल प्रविष्टियों को निकाल देना शामिल है।

एक सदस्यीय न्यायाधिकरण ने नौवहन महानिदेशालय के कार्यालय "जहाज भवन", वा.ही. मार्ग, मुम्बई-400 001 से 5 जून 2003 को कार्य करना प्रारंभ किया एवं तदनुसार सभी पक्षों को 17 जून 2003 की सूचना के माध्यम से सूचित किया।

न्यायाधिकरण ने अपने कार्यालय में 3 सुनवाई और 23 बैठकें कीं जिनमें एक चेन्नई की सुनवाई भी शामिल है। नौवहन उद्योग के प्रचालन, जल पोतों में कमांड की प्रक्रिया, प्रशासन, जल पोतों के बोर्दों के रिकार्ड का रखरखाव, जल पोतों के बोर्दों की सामान्य परिस्थितियां जिन पर नाविक काम करते हैं, आदि के बारे में अपने आपको सुपरिचित कराने के लिए न्यायाधिकरण ने मेसर्स ओरिएण्ट एक्सप्रेस शिप मैनेजमेंट लिमिटेड, मुंबई

के पोत एम.वी. ओरिएण्टल स्ट्रेंथ का भी दौरा किया। न्यायाधिकरण ने नौवहन महानिदेशालय के मुंबई और चेन्नई के अधिकारियों के साथ विचार-विमर्श भी किया जिससे नौवहन उद्योग की कार्यप्रणाली और जल पोतों का प्रशासन तथा औद्योगिक सौदेबाजी की प्रक्रिया को बेहतर ढंग से समझा जा सके।

IV न्यायाधिकरण द्वारा सुनवाई

पहली सुनवाई 9 जुलाई 2003 को मुम्बई में निर्धारित की गई तथा सभी पक्षों को सुनवाई के बारे में 18 जून 2003 को सूचित किया गया तथा उन्हें अपने लिखित प्रस्तुतीकरण 2 जुलाई 2003 या उसके पहले देने को कहा गया। पक्षों को यह भी सूचित किया गया कि किसी भी पक्ष को प्रस्तुत करने के लिए किसी वकील / काउंसिल की अनुमति नहीं दी जायगी।

सुनवाई के लिए निर्धारित दिन अर्थात् 9 जुलाई 2003 को नाविक पाल, पोर्ट ब्लेअर, पुलिस उप अधीक्षक जो कि पुलिस महानिरीक्षक, अंदमान और निकोबार द्वीप समूह का प्रतिनिधित्व कर रहे थे, थानाध्यक्ष, पुलिस थाना अवेरदीन, पोर्ट ब्लेअर तकनीकी निदेशक, फ्लीट मैनेजमेंट कंपनी प्रायवेट लिमिटेड, श्री के. एफ. मानवालन, ट्रांसकोस्टल शिपिंग, चेन्नई उपस्थित थे। मेसर्स फ्लीट मैनेजमेन्ट कंपनी प्रायवेट लिमिटेड तथा अंदमान निकोबार द्वीप समूह पुलिस के लिखित प्रस्तुतीकरण सप्ताह में पहले ही प्राप्त हो चुके थे। याचिकाकर्ता उपस्थित नहीं हुए।

किन्तु न्यायाधिकरण द्वारा अपनी सुनवाई पूरी करने के उपरान्त याचिकाकर्ताओं की ओर से, यह उल्लेख करते हुए एक फैक्स संदेश प्राप्त हुआ कि न्यायाधिकरण के स्थान को मुंबई से पोर्ट ब्लेअर बदलने का अनुरोध लेकर के उनके वकील ने सचिव, पोत परिवहन मंत्रालय, भारत सरकार से संपर्क स्थापित किया है। यह परिवर्तन इस आधार पर माँगा गया था कि सेवायोजन से बाहर होने के कारण वे अर्थिक रूप से इतने कमजोर हैं कि वे

मुंबई में कार्यवाही में उपस्थित नहीं रह सकते और साथ ही चूंकि कार्रवाई का कारण पोर्ट ब्लेअर में घटित हुआ, सुनवाई की कार्यवाही उसी स्थान पर होनी चाहिए।

पुलिस महानिरीक्षक के प्रतिनिधि ने आगे की कार्यवाही में उपस्थित रहने से छूट मॉंगी तथा उल्लेख किया कि उनके प्रतिनिधि के रूप में पुलिस उपाधीक्षक, पोर्ट ब्लेअर को उपस्थित रहने की अनुमति दी जाय। न्यायाधिकरण ने इस प्रार्थना को स्वीकार कर लिया।

भारत सरकार, पोत परिवहन मंत्रालय ने अपने दिनांक 4 जुलाई, 2003 के आदेश के माध्यम से एक सदस्यीय न्यायाधिकरण के मुख्यालय को बदलने के याचिकाकर्ताओं के अभ्यावेदन को अस्वीकृत कर दिया।

न्यायाधिकरण ने अपनी अगली सुनवाई 25 अगस्त 2003 को चेन्नई में सुनिश्चित की। ऐसा प्रमुख रूप से दोनों पक्षों को नजदीक लाकर के दोनों पक्षों की सुनवाई सुविधाजनक बनाने के लिए किया गया। न्यायाधिकरण ने यह भी स्पष्ट किया कि यदि याचिकाकर्ता सुनवाई से अनुपस्थित रहे, तो न्यायाधिकरण एकतरफा सुनवाई जारी रखेगा।

याचिकाकर्ताओं ने न्यायाधिकरण के समक्ष अपना पक्ष प्रस्तुत करने के लिए अपनी यूनियन फोरवर्ड सीमेन्स यूनियन आफ इंडिया (एफ एस यू आई) को अनुमति देने का अनुरोध किया। प्रतिवादी कंपनी ने इसका इस आधार पर विरोध किया कि न्यायाधिकरण पहले ही यह आदेश जारी कर चुका है कि कार्रवाई के दौरान किसी प्रतिनिधि की अनुमति नहीं होगी। न्यायाधिकरण ने फिलहाल रोक कानूनी प्रतिनिधियों के प्रति लगाई थी, न कि मजदूरों की यूनियन के विरुद्ध। इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि इस विवाद में सेवायोजकों की तुलना में मजदूर वर्ग कमजोर पक्ष है यह बेहतर समझा गया

कि यूनियन के प्रतिनिधि, जो कि नौवहन उद्योग के नियम और प्रक्रियाओं से भली-भाँति सुपरिचित हैं उनके पक्ष को प्रस्तुत करें। यह भी नोट किया गया कि न्यायाधिकरण के गठन के लिए निर्देश देते हुए माननीय उच्च न्यायालय ने यह भी सलाह दी थी कि याचिकाकर्ताओं और प्रतिवादियों के अतिरिक्त न्यायाधिकरण भारत में मामले से संबंधित किसी भी नाविक वग या नाविकों की यूनियन को बुलाकर पूछताछ कर सकता है। तदनुसार, न्यायाधिकरण ने याचिकाकर्ताओं के अनुरोध को स्वीकार करते हुए फारवर्ड सीमेन्स यूनियन आफ इंडिया (एफ एस यू आई) के निम्नलिखित दो पदाधिकारियों को अनुमति प्रदान कर दी :-

- (1) श्री साधन कंजीलाल, महासचिव, फारवर्ड सीमेन्स यूनियन आफ इंडिया
- (2) श्री पी अब्दुल समद, सचिव, फारवर्ड सीमेन्स यूनियन आफ इंडिया तत्पश्चात 20 अगस्त, 2003 को चेन्नई में सुनवाई के कुछ दिनों पहले

श्री अब्दुल समद ने दिनांक 20 अगस्त 2003 के फैक्स द्वारा न्यायाधिकरण को सूचित किया कि पोर्ट ब्लेअर में अपनी आश्रित बहन के विवाह की तैयारियों में व्यस्त होने के कारण 25 अगस्त 2003 को सुनवाई की तारीख उनके लिए असुविधाजनक है। अतः उन्होंने सुनवाई को सितम्बर में बाद की किसी तारीख के लिए आस्थगित करने को कहा। किन्तु यूनियन को यह सूचित किया गया कि चूँकि न्यायाधिकरण द्वारा दो प्रतिनिधियों को प्राधिकृत किया गया है, दूसरे प्रतिनिधि अर्थात् श्री सदन कांजीलाल, महासचिव, एफ एस यू आई 25 अगस्त की सुनवाई में उपस्थित रह सकते हैं। न्यायाधिकरण सुनवाई की अनुसूची के अनुसार जारी रखने के पक्ष में था। इसके उपरान्त लगातार कई गतिविधियाँ हुई जिसमें श्री कांजीलाल ने 22 अगस्त की शाम दूरभाष पर एक सदस्यीय न्यायाधिकरण से व्यक्तिगत रूप से बात की, तदुपरान्त दिनांक 16 अगस्त के फैक्स संदेश, जो कि 22 अगस्त को पहुंचा, में यह उल्लेख किया गया था कि वे भी तारीख पर उपलब्ध नहीं हो पाएंगे क्योंकि वे विदेश / बाहर व्यस्त थे अतः सुनवाई को स्थगित किए जाने के इच्छुक थे।

2. दूसरी सुनवाई

न्यायाधिकरण ने 25 अगस्त 2003 को अपनी दूसरी सुनवाई समुद्री वाणिज्य विभाग, चेन्नई में की। निम्न लोग उपस्थित थे :

- 1 श्री एम के शुक्ल, पुलिस निरीक्षक, पोर्ट ब्लेअर
- 2 कमांडर पाल जेम्स, नाविक पाल, पोर्ट ब्लेअर
- 3 श्री वी वेणुगोपाल, तकनीकी निदेशक, मेसर्स प्लीट मैनेजमेंट कंपनी प्राइवेट लिमिटेड, चेन्नई
- 4 श्री के एफ मानवालन, निदेशक मेसर्स ट्रांसकोस्टल शिपिंग कंपनी, प्राइवेट लिमिटेड
- 5 श्री वी वेणुगोपाल, कार्यकारी अधिकारी, नौवहन महानिदेशालय, मुंबई
- 6 श्री के एम राजन, नाविक पाल, चेन्नई
- 7 श्री पी के मजूमदार, प्रधान अधिकारी/प्रभारी समुद्री वाणिज्य विभाग, चेन्नई
- 8 श्री टी के कृष्ण कुमार, उप नाविक पाल, मुंबई
- 9 श्री टी नरेन्द्र राव, फारवर्ड सीमेन्स यूनियन

फारवर्ड सीमेन्स यूनियन आफ इंडिया के प्रतिनिधि श्री नरेन्द्र राव ने यह उल्लेख करते हुए एक आवेदन पत्र प्रस्तुत किया कि याचिकाकर्ताओं ने दोनों प्राधिकृत प्रतिनिधियों के उपलब्ध न होने के कारण सुनवाई को स्थगित किए जाने हेतु तथा अगली सुनवाई कोलकाता या पोर्ट ब्लेअर में निर्धारित किए जाने के लिए अपनी इच्छा व्यक्त की है।

प्रतिवादियों अर्थात् नाविक पाल, पोर्ट ब्लेअर और श्री वी वेणुगोपाल, तकनीकी निदेशक, मेसर्स प्लीट मैनेजमेंट कंपनी, प्राइवेट लिमिटेड स्थगन हेतु इस आवेदन पत्र का विरोध किया क्योंकि वे सुवाई के दौरान निष्ठापूर्वक उपस्थित होते रहे हैं। न्यायाधिकरण ने निम्नलिखित कारणों से आवेदन पत्र को अस्वीकृत कर दिया :-

- (i) सुनवाई की तारीख, काफी पहले सुनिश्चित की गई थी तथा याचिकाकर्ताओं ने स्थगन हेतु अपना अनुरोध अंतिम क्षणों में

प्रस्तुत किया था।

820462/1-3

(ii) चूँकि यूनियन को योजित तारीख के बारे में काफी पहले से पता था उन्हें ऐसे प्रतिनिधियों को नामित करना चाहिए था जो सुनवाई के दौरान उपलब्ध रह सकें या न्यायाधिकरण की अनुमति से वे किसी अन्य प्रतिनिधि को नियुक्त कर सकते थे ।

(iii) कलकत्ता या पोर्ट ब्लेअर में स्थान परिवर्तन के उनके अनुरोध पर भारत सरकार द्वारा पहले ही पूरी तौर से सोच विचार करके अस्वीकृत किया जा चुका है और इसे फिर से न्यायाधिकरण के सम्मुख उठाया नहीं जा सकता है ।

किन्तु कार्यवाही को पारदर्शी बनाने के उद्देश्य से यूनियन के प्रतिनिधि श्री नरेन्द्र राव को 25.8.2003 की सुनवाई से सम्बद्ध कर दिया गया ।

प्रतिवादी कंपनी, नाविक पाल, पोर्ट ब्लेअर और पुलिस निरीक्षक, पोर्ट ब्लेअर, जिन्होंने अपना लिखित प्रस्तुतीकरण पूर्व में प्रस्तुत किया था, को 28 फरवरी और 1 मार्च के घटनाक्रम, साथ ही पोर्ट ब्लेअर और चेन्नई के मध्य पोतों की पूर्व यात्राओं की घटना में, जिनसे ऐसी घटना हुई आदि के संबंध में अपने प्रस्तुतीकरण का विवरण देने को कहा गया ।

बोर्ड पर अनुशासन बनाए रखने की समस्याओं तथा वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम के संगत प्रावधानों एवं द्विपक्षीय करार के बारे में भी पोत के मास्टर और नाविक पाल तथा नौवहन महानिदेशालय के अन्य अधिकारियों द्वारा विस्तार में स्पष्टीकरण दिया गया ।

इस संबंध में नाविकों के सेवायोजन से संबंधित कानूनी ढांचे, वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम के अन्तर्गत विभिन्न प्राधिकारियों के कर्तव्यों, विवादों और शिकायतों के संबंध में प्रावधानों, अनुशासन, अपराध और दंड आदि से संबंधित मामलों को समझने के लिए न्यायाधिकरण ने वा. पो. परिवहन अधिनियम के विभिन्न प्रावधानों अर्थात् धारा 100, 101, 118,

119, 120, 121, 122, 128, 132, 143, 150, 190, 191, 194 और 196 का अध्ययन किया।

रिट संख्या 099/2000 में माननीय उच्च न्यायालय के समक्ष याचिकाकर्ता द्वारा उठाए गए प्रतिदातों और उपर्युक्त जींच पड़ताल को ध्यान में रखते हुए न्यायाधिकरण ने विवाद की छानबीन के लिए निम्नलिखित मुद्दे निर्धारित किए :

- (1) क्या प्रबंधन और कर्मिंदल के मध्य कोई मजदूरी संबंधी विवाद था,
- (2) क्या विधि और सहमति के प्रावधानों के अनुसार निराकरण हेतु विवाद को उपर्युक्त प्राधिकारियों के समक्ष उठाया गया
- (3) क्या प्रबंधन द्वारा ऐसी संदिग्ध कार्रवाई किया जाना न्यायोचित था,
- (4) क्या कार्रवाई करने के लिए नियमों के अनुसार उचित प्रक्रिया का अनुपालन किया गया था

न्यायाधिकरण ने अगली सुनवाई 23 सितम्बर को मुम्बई में निर्धारित की तथा अगली सुनवाई के पहले पक्षों को न्यायाधिकरण द्वारा निर्धारित किए गए मुद्दों के संबंध में, कोई अतिरिक्त विवरण उनके पास होने पर, उसे देने को कहा।

अंदमान और निकोबार प्रशासन के पुलिस अधिकारियों को अगली सुनवाई में उपस्थित रहने से छूट दे दी गई क्योंकि उनके प्रस्तुतीकरण को रिकार्ड पर ले लिया गया था। याचिकाकर्ताओं को अगली सुनवाई के समय यह सबूत प्रस्तुत करने का निदेश दिया गया कि वे अपने आवेदन पत्रों में वर्णित कारणों से ही चेन्नई में भाग लेने से वंचित रहे अर्थात् श्री अब्दुल समद के मामले में आश्रित बहन का विवाह और सुनवाई की तारीख पर श्री साधन कांजीलाल का विदेश / बाहर व्यस्त होना।

याचिकाकर्ताओं और साथ ही प्रतिवादी कंपनी और नाविक पाल / पत्तन पाल, पोर्ट ब्लेअर से सितम्बर 2003 में मुद्दे पर प्रस्तुतीकरण प्राप्त किए गए।

याचिकाकर्ताओं ने सुनवाई के स्थान का मुद्दा पुनः उठाया और एक रिट याचिका (डब्ल्यू.पी. संख्या 149/2003) दायर की जिसके कारण इस न्यायाधिकरण की दिनांक 23 सितम्बर 2003 की निर्धारित सुनवाई नहीं हो सकी। दिनांक 10.3.2004 को रिट याचिका संख्या 218/2003 में कलकत्ता उच्च न्यायालय द्वारा इस संबंध में मुकदमे का अन्तिम रूप से निपटारा निम्नलिखित शब्दों में किया गया :-

"न्यायाधिकरण मुंबई में स्थित है। मामले को सुलझाने में यदि पक्षों की दिलचस्पी हो तो उन्हें मुंबई जाना होगा। इस न्यायालय के अनुसार रिट याचिकाकर्ताओं का दृष्टिकोण पूरी तरह से भ्रान्तिपूर्ण है, रिट याचिका का निहितार्थ गलत है अतः इसे बरखास्त किया जाता है।"

तदनुसार न्यायाधिकरण ने सुनवाई की अगली तारीख 15 अप्रैल 2004 को मुंबई में नियत की।

इसके बाद एफ एस यू आई ने न्यायाधिकरण द्वारा निर्धारित पद्धतियों के संबंध में प्रश्न के साथ उत्तर दिया। उन्हें सूचित किया गया कि मामले चेन्नई में बने हैं, इन्हीं मामलों के सन्दर्भ सहित न्यायाधिकरण दोनों पक्षों का परीक्षण करेगा तथा यदि आवश्यक हुआ तो पक्षों की प्रति परीक्षा की जाएगी इसके बाद न्यायाधिकरण प्रत्येक मामले पर अपना निष्कर्ष रखेगा तथा मामले पर निर्णय देगा। न्यायाधिकरण ने इसके अलावा यह भी स्पष्ट किया कि चेन्नई में न्यायाधिकरण सुनवाई के दौरान न्यायाधिकरण के समक्ष याचिकाकर्ताओं के प्रतिनिधियों के उपस्थित न होने के संबंध में आधारों की जांच भी करेगा, जिसके कारण सुनवाई निष्फल गई।

13 अप्रैल 2004 को न्यायाधिकरण को यह अधिसूचित किया गया कि याचिकाकर्ताओं के वकील को यह हिदायत दे दी गई थी कि वे वर्ष 2003 की रिट याचिका संख्या 218 में एलडी सिंगल जज के आदेशों के विरुद्ध कलकत्ता

हाई कोर्ट की माननीय दिवीजनल बेंच के समक्ष अपील करें तथा आदेश की प्रमाणित प्रति न मिलने के कारण न तो अपील ही की गई और न ही संबंधित आवेदन ही फाइल किया गया। इस आधार पर, न्यायाधिकरण से एक बार फिर अनुरोध किया गया कि 15 अप्रैल, 2004 को सुनवाई की तारीख स्थगित की जाए।

3. तीसरी सुनवाई

सुनवाई के दिन, यूनियन से आए एक फेक्स द्वारा न्यायाधिकरण को सूचित किया गया कि यूनियन के जनरल सेक्रेटरी श्री साधन कांजीलाल कोलकाता के अस्पताल में भर्ती हैं। शिपिंग मास्टर, पोर्ट ब्लेअर के लिए डायरेक्टर ऑफ शिपिंग सर्विसेज, अंदमान तथा निकोबार प्रशासन के प्रतिनिधि उपस्थित हुए तथा मैसर्स फ्लीट मैनेजमेंट कं. प्रा. लि. के लिए कै. पी.सी.एस. राणा प्रतिवादियों के रूप में उपस्थित हुए। अंदमान तथा निकोबार प्रशासन के पुलिस प्राधिकार्यों को आने की कार्यवाहियों में उपस्थित होने के बारे में पहले से ही छूट प्राप्त थी।

याचिकाकर्ताओं की ओर से तारीख बढ़ाए जाने के बार-बार अनुरोध के विरुद्ध प्रतिवादियों ने अपना विरोध जताया। यह नोट किया गया कि जब यह सूचना मिल गई थी कि अस्पताल में भर्ती होने के कारण श्री कांजीलाल पेश नहीं हुए, अन्य प्राधिकृत प्रतिनिधि श्री अब्दुल समद की ओर से इस प्रकार का किसी स्पष्टीकरण का इन्दराज नहीं किया गया। इसी प्रकार से कलकता के माननीय उच्च न्यायालय की स्वंह पीठ के समक्ष पहुंचने में हुए विलम्ब के कोई कारण नहीं दर्शाए गए। दिनांक 10.3.2004 के आदेश की प्रमाणित प्रति का न मिल पाना विलम्ब का कारण बताया गया। इसी आदेश की प्रमाणित प्रति समुद्री वाणिज्य विभाग, पोर्ट ब्लेअर के प्रभारी सर्वेक्षक द्वारा प्राप्त कर ली गई थी तथा यह न्यायाधिकरण की फाइल में मौजूद है, अगर याचिकाकर्ता अपील फाइल करने को लेकर गंभीर हो तो इस बात पर भरोसा करने का

कोई कारण नहीं बनता कि यह याचिकाकर्ताओं को न मिली हो । प्रमाणित प्रति प्राप्त करने के लिए हाल ही में उनको किसी आवेदन की प्रति भी नहीं मिली है ।

चेन्नई में पेश न हो पाने की अपनी असमर्थता जताने संबंधी किसी सुबूत को दर्शाने के लिए न्यायाधिकरण के निदेशों के अनुपालन करने का भी कोई प्रयास याचिकाकर्ताओं के प्रतिनिधियों ने नहीं किया । न्यायाधिकरण के इस निदेश के अनुपालन में उनकी असमर्थता के प्रति सन्देह का सबसे प्रमुख कारण यह है कि सुनवाई की तारीख को बार-बार बढ़ाने की बात कह कर कार्यवाहियों में बाधा डाली गई तथा माननीय कलकता उच्च न्यायालय में वाज्जाल युक्त याचिका की गई । नौवहन महानिदेशालय के रिकॉर्ड में इस बात का सुबूत है कि श्री साधन कांजीलाल जिन्होंने कि 25 अगस्त 2003 को विदेश में व्यस्तता का दावा किया था वे 26 अगस्त, 2003 को नौवहन महानिदेशालय के कार्यालय में बैठक में उपस्थित थे जो कि सीफेरर के आइडेन्टिटी डॉक्यूमेन्ट (एसआईडी) से संबंधित थी । यह अत्यन्त असंभाव्य है कि वे 26 को तो मुंबई की बैठक के लिए उपलब्ध थे परन्तु 25 अगस्त, 2003 को चेन्नई में कार्यवाहियों के लिए उपस्थित न हो सके । चेन्नई में सुनवाई की तारीख को बढ़ाने हेतु दिए गए कारणों की सच्चाई से यह बहुत संदिग्ध हो गया है ।

ऐसे हालात में, न्यायाधिकरण ने यह निर्णय लिया है कि और तारीखें नहीं बढ़ाई जाएंगी तथा पहले से रिकॉर्ड में लाइ गई सामग्री के आधार पर विवाद में विहित मामलों पर तथा याचिकाकर्ताओं द्वारा चाही गई राहतों पर निष्कार्ष दे दिया जायेगा ।

इस बात का उल्लेख किया जाना आवश्यक है कि प्रारंभ में न्यायाधिकरण की अवधि 3 माह की नियत की गई थी बाद में एक के बाद एक 4 बार सरकार द्वारा अवधि में विस्तार किए गए, कारण वदियों की ओर से

बार-बार विलम्ब किया जाना था जिनकी याचिका के आधार पर इस न्यायाधिकरण का पहली बार गठन हुआ था ।

IV न्यायाधिकरण के निष्कर्ष

1. मामला संख्या I :

क्या प्रबन्धन तथा कर्मिंदल के बीच कोई मजदूरी संबंधी विवाद था

याचिकाकर्ताओं ने कहा है कि एम. वी. "अम्बिका" पर इंगेजमेन्ट की तारीख से, याचिकाकर्ता उक्त जलयान के मास्टर, प्रबन्धन के प्रतिनिधि से यह निवेदन करते रहे कि उन्हें उनकी मजदूरी का भुगतान एन.एम.बी. (भारत) करार के अनुसार किया जाए चूंकि याचिकाकर्ताओं को उनकी मजदूरी का भुगतान प्रबन्धन ने अपनी मर्जी से स्वेच्छानुसार किया था जिस सबका विरोध याचिकाकर्ताओं द्वारा किया गया ।

प्रतिवादी कम्पनी जो कि मै. ट्रांसकोस्टल शिपिंग प्रा. लि. के स्वामित्व वाले एम.वी. "अम्बिका" का प्रबन्धन करती थी उसने यह दावा किया कि मजदूरी का भुगतान एनएमबी करार के अनुसार किया गया है । वेतन तथा समयोपरि के संबंध में, याचिकाकर्ताओं को हमेशा सही वेतन दिया गया है । जहां तक समयोपरि का संबंध है, तो उन्हें प्रतिवादी कम्पनी और यूनियन के बीच हुई सहमति के अनुसार 250 घंटे का नियत समयोपरि दिया जाता था जो कि समयोपरि के वास्तविक घंटों से बहुत ज्यादा है । यह दावा किया गया कि इन्हीं याचिकाकर्ताओं द्वारा कर्मिंदल के सदस्यों के रूप में 7 से 8 माह तक पोत को चलाया गया और कर्मिंदल के सदस्यों द्वारा बिना किसी विवाद के सदैव मजदूरी ली जाती रही । उन्होंने दावा किया कि याचिकाकर्ताओं की ओर

से विवाद संबंधी कोई बात फरवरी/मार्च, 2002 की घटनाओं से पहले कभी सामने नहीं आई।

याचिकाकर्ताओं ने मजदूरी के भुगतान के सुबूत के रूप में मजदूरी स्लिप्स फाइल कीं परन्तु इनसे यह पता नहीं चलता कि भुगतान कम किया गया है या प्रतिवाद के अन्तर्गत प्राप्त किया गया है। इस के विपरीत, 1 मार्च 2002 को मामला सुलझाने के लिए नाविक पाल को बुलाया गया तो उन्होंने बताया कि याचिकाकर्ताओं से पूछताज करने पर उनके भुगतान तथा भत्तों, भोजन या पोट पर आवास/ कार्य दशाओं के बारे में कोई शिकायत नहीं थी लेकिन वे अपने यूनियन नेताओं के कहने से काम करने के लिए मना कर रहे थे।

चूंकि, मजदूरी विवाद के मामले पर कोई सुबूत नहीं मिला, अतः न्यायाधिकरण ने शिकायत में कोई सार नहीं पाया।

2. मामला संख्या II

कानून तथा करार के प्रावधानों के अनुसार मामले को सुलझाने के लिए उचित प्राधिकारियों के समक्ष विवाद रखा गया था

याचिकाकर्ताओं ने उल्लेख किया है कि वे और उनकी यूनियन सबने मिल कर उचित प्राधिकारियों को अभिवेदन दिया। परन्तु प्राधिकारियों ने बजाय मामले को सुलझाने के कानून तथा करार के प्रतिकूल याचिकाकर्ताओं के उन्मोचन के कठोर कदम उठा लिए।

प्रतिवादी कंपनी ने उल्लेख किया है कि कामगारों ने कभी भी मजदूरी के बारे में शिकायत नहीं की। उल्टे उनका आरोप था, कि जलयान के प्रबंधन से एफएसयूआई विद्वेषपूर्ण व्यवहार कर रही है क्योंकि नौवहन महानिदेशक

के वर्ष 2001 के आदेश संख्या 1 द्वारा दी गई अनुमति से इसके कर्मिंदल के कर्मचारियों को खुले बाजार से लिया गया। यूनियन के साथ तनाव से बचने के लिए प्रतिवादियों ने यूनियन के 4 लोगों को नौकरी दी तथा कोलकाता तथा चेन्नई में इसी यूनियन के साथ अच्छे संबंध होते हुए भी पोर्ट ब्लेअर में यूनियन की गैर कानूनी तथा अनुचित मांगों ने प्रतिवादियों के कार्य व्यापार में बाधा पहुंचाई है।

जैसा कि पहले कहा जा चुका है कि, नाविक पाल ने उल्लेख किया है कि मजदूरी संबंधी कोई मामला 1 मार्च 2003 यानि समस्या से पहले और न ही पोत पर अनुशासन हीनता की जांच करते समय उनके सामने आई। ताणिज्यिक पोत परिवहन की धारा 89 के अन्तर्गत नाविक पाल का यह दायित्व है कि वह धारा 132 के अंतर्गत मास्टर, स्वामी या / पोत के अभिकर्ताओं या पोत के किसी कर्मिंदल के विवाद की सुनवाई करे और उन्हें सुलझाए। यह स्पष्ट है कि न तो कामगार, न ही यूनियन इस बाबत आधिकारिक प्राधिकारी के पास गए।

दिए गए अभ्यावेदनों में, आरोपों के समर्थन में ऐसा कुछ नहीं है कि यूनियन तथा याचिकाकर्ता अपनी मजदूरी संबंधी शिकायतों का अभिवेदन उचित प्राधिकारियों को करते रहे।

3. मामला संख्या III

तथा प्रबन्धन द्वारा की गई विरोधी कार्रवाई औचित्यपूर्ण थी

याचिकाकर्ताओं ने दावा किया है कि आपसी बातचीत के जरिए मामले को सुलझाने की बजाय, प्रबन्धन ने नाविक पाल और पुलिस प्राधिकारियों की मिली-भगत से जलयान के मास्टर से उन्हें उन्मोचित (डीस्चार्ज) करने के लिए कहकर निष्ठुरतापूर्ण कार्रवाई का सहारा लिया।

प्रतिवादी कम्पनी ने पाया कि यूनियन के साथ संबंधों में स्वतास जनवरी 2002 से ही आ गई थी तथा पोर्ट ब्लेअर और चेन्नई दोनों स्थानों

220441/04-5

पर इन दो स्थानों के बीच समुद्र यात्रा के दौरान अनुशासन हीनता की घटनाएँ हुई हैं। 20 जनवरी, 2002 को जब पोत पोर्ट ब्लेयर पहुँचा तब पोत पर ते इंडे लगा दिए गए जिन्हें यात्रा करने की अनुमति नहीं थी। 4 फरवरी को फिर से इसी प्रकार का नमूना सामने आया। 17 फरवरी, 2002 को कुछ अनजाने लोग मास्टर के केबिन में घुस आए और उन्हें धमकाया। इंडे हटाने के लिए पुलिस को बुलाया गया और इंडे हटाकर जलयान को यात्रा के लिए निर्बाध किया गया। उसके बाद, याचिकाकर्ताओं ने कहा कि वे पोत को छोड़ देंगे पर न तो आर्टीकल्स से साइन ऑफ करेंगे और न ही लिखित में कुछ देंगे जैसा कि उनके यूनियन नेताओं ने कहा है। इसके बाद अपनी जीतिका चलाने को दृष्टिगत रखते हुए वे सेल करने को राजी हो गए। समुद्री यात्रा के दौरान पांच कर्मियों ने काम करने से बिलकुल इनकार कर दिया, और रसोई के मना कर देने से, अधिकारियों तथा अन्य कर्मियों की जान संकट में पड़ गई। उन्होंने पोत पर की जाने वाली सुरक्षा अभ्यासों में भी भाग नहीं लिया।

चेन्नई में, इसी प्रकार से विरोधी इच्छाशक्ति प्रदर्शित की जाती रही तथा जैसे ही पोत सेल करने के लिए उद्यत होता, तभी विरोधी इंडे लगा दिए जाते। नाविक घाल के साथ-साथ हरबर पुलिस को सूचित किया गया। नाविक पाल ने पुलिस को की गई एफआईआर इन्डोर्स की तथा पांच कर्मियों को साइन ऑफ कर दिया। लेकिन उन्होंने आर्टीकल पर अपने हस्ताक्षर करने से मना कर दिया तथा। चुनावों में पुलिस की व्यस्तता के कारण पुलिसवालों की संख्या में कमी की वजह से कमीदल को हटाने में पुलिस असमर्थ रही। अन्ततोगत्वा ताणिज्यिक कारणों तथा जटिलताओं से बचने के लिए, प्रबन्धन ने यूनियन से बातचीत की और एफएसयूआई द्वारा यह तचनबंध देने के उपरान्त कि कमीदल इसके बाद कोई गैर कानूनी काम नहीं

करेगा, कर्मिंदल को फिर से काम पर लगाया गया । जब पायलट पोत को ले जाने के लिए (लीड) आया कर्मिंदल ने फिर भी, पोर्ट ब्लेअर आते ही वही समस्या खड़ी कर दी और काम करने से मना कर दिया तथा 1.3.2002 को जलयान को सेल करने से रोक दिया । नाविक पाल को फिर से बुलाया गया जिसने कर्मिंदल से बातचीत की तथा कार्रवाई करने से पहले उन्हें अपनी बात रखने के लिए एक घंटे का समय दिया ।

प्रबन्धन के इन कथनों का समर्थन नाविक पाल , पोर्ट ब्लेअर ने भी किया तथा उनके अनुसार उक्त कर्मिंदल के सदस्यों की कार्रवाई उचित न थी तथा काम करने से इनकार करना तथा पोत को विलम्बित करना पोत की सुरक्षा में बाधा है तथा वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम के प्रावधानों के अन्तर्गत अवैध है । अतः उन्होंने निर्णय लिया कि हड़ताली कर्मियों को पोत के आर्टीकल से अपनिरिवत किया जाए तथा तदनुसार कर्मिंदल को चेतावनी दी गई ।

यूनियन से सलाह-मशविरा करने के बाद कर्मिंदल ने जब निर्णय को मानने से इनकार कर दिया और चाहा कि उन्हें बिना काम के पोत पर रखा जाए, तब कर्मिंदल को अपनिरिवत करके आदेश दिया गया कि वे एक घण्टे के भीतर जलयान को खाली कर दें क्योंकि इसके बाद उन्हें पोत पर अप्राधिकृत कर्मचारी माना जाएगा । कर्मिंदल चूंकि फिर भी लगातार अड़ा रहा, तब मास्टर की शिकायत पर पुलिस पोत पर आई और पोत पर से हड़ताली कर्मिंदल को उतारा गया तथा पोत 1.3.2002 को 2200 बजे चेन्नई की ओर रवाना हुआ, समुद्री वाणिज्य विभाग से उक्त रेटिंगों के बिना सेल करने के लिए डिस्पेन्सेशन लिया गया । पुलिस प्राधिकारियों ने भी अपने बयान में इन्हीं तथ्यों की पुष्टि की है ।

पोर्ट ब्लेअर तथा चेन्नई के साथ-साथ समुद्र में याचिकाकर्ताओं की ओर से लिए गए अनुशासन हीनता के कृत्यों के सार को दृष्टिगत रखते हुए विरोधी कार्रवाई करने का पर्याप्त औचित्य बनता है ।

4 मामला संख्या IV

क्या कार्रवाई करते समय नियमानुसार उचित पद्धति को दृष्टिगत रखा गया

याचिकाकर्ताओं ने कहा है कि कार्रवाई करते समय जलयानों के मास्टर तथा अन्य उचित प्राधिकारियों द्वारा 101, 103, 118, धाराओं का उल्लंघन किया गया है । 20 जनवरी से लेकर 1 मार्च 2003 तक प्रतिवादी कम्पनी ने कामगारों को हड़बड़ी मचाकर शांतिभंग करने से रोकने के लिए जो प्रयास किए, उन्हें बताया गया है । ऐसा न हो पाने पर, हस्तक्षेप करने वाले चेन्नई तथा पोर्ट ब्लेअर के नाविक पाल को सूचित किया गया । प्रबन्धन तथा कर्मिंदल के बीच विवाद की स्थिति में उनसे अनुरोध किए जाने पर नाविक पाल हस्तक्षेप करने के लिए प्राधिकृत है । नाविक पाल ने कामगारों तथा यूनियन के प्रति आपत्ति जताई । जब उनका कोई बस न चला तब उन्होंने उन्हें साइन ऑफ किया और उसके बाद कामगारों ने पोत छोड़ने से इनकार कर दिया तब पुलिस बुलाई गई और कार्रवाई कर कामगारों को जबरदस्ती उतारकर उनके खिलाफ आवश्यक आपराधिक कार्रवाई शुरू की गई ।

नाविक पाल ने भी अपनी प्रस्तुति में इस बात का ब्योरा दिया है कि उन्होंने यह पाया कि याचिकाकर्ताओं ने बिना किसी लिखित या मौखिक शिकायत के काम से इनकार किया, पोत की निगरानी तथा स्वाद्य आपूर्ति में मुश्किलें पेश आ रही थीं तथा पोत को जाने का आदेश मिल चुका था । पत्तन द्वारा पोत को बर्थ खाली करने के लिए कहा जा चुका था तथा पोत ले जाने के लिए पायलट पोत पर था तब याचिकाकर्ताओं ने पोत के अधिकारियों के न्यायोचित आदेशों का पालन करने से इनकार कर दिया । आरोपों के तथ्यों,

लॉग बुक की प्रविष्टियों, कर्मीदल तथा मास्टर के बयानों, पोत के जाने के आदेश तथा पत्तन के अनुदेशों को दृष्टिगत रखते हुए नाविक पाल ने वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम की धारा 196 के अन्तर्गत निर्णय दिया कि कर्मीदल का कृत्य पोत की सुरक्षा में बाधक था तथा वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम के प्रावधानों के अंतर्गत गैर कानूनी था । तब उन्होंने अपना निर्णय देते हुए यह अनुदेश दिया कि पोत पर से कर्मीदल को अपलिखित कर दिया जाए ।

कर्मीदल ने फिर से नाविक पाल के आदेश को मानने से मना कर दिया और तब मास्टर की शिकायत पर, पुलिस ने कर्मीदल के सदस्यों को हटाने की कार्रवाई की ताकि समुद्री वाणिज्य विभाग से डिस्पेन्सेशन लेते हुए पोत को चेन्नई की ओर रवाना किया जा सके ।

पुलिस महानिरीक्षक, अंदमान तथा निकोबार द्वीप समूह तथा स्टेशन हाउस ऑफीसर, पुलिस स्टेशन, अबेरदीन, पोर्ट ब्लेयर द्वारा प्रस्तुत की गई लिखित प्रस्तुतियों से भी इन तथ्यों का समर्थन होता है । उन्होंने लिखा है कि, उन्हें दोनों ओर से शिकायतें मिलीं - पहल तो उन्हें याचिकाकर्ताओं की ओर से शिकायत मिली और उसके बाद पोत के मास्टर से । 17.2.2003 को एफएसयूआई के प्रतिनिधि श्री ए. समद से मिली शिकायत में मजदूरी तथा समयोपरी भत्तों के बारे में विवाद संबंधी उल्लेख है जिस के कारण विरोध के झण्डे लगाए गए जिन्हें जलयान के मास्टर तथा चीफ ऑफीसर द्वारा हटा दिया गया इस कारण से तनाव हुआ । चूंकि शिकायत संज्ञेय प्रकृति की नहीं थी, इसे जांच के लिए रखा गया क्योंकि पुलिस स्टेशन में शिकायत मिलने से पहले ही 17 फरवरी को जलयान जा चुका था । फिर भी, 1 मार्च को जलयान के मास्टर से एक शिकायत मिली जिसके साथ कुछ दस्तावेज दिए गए जैसे कर्मीदल के सदस्यों को जारी किया गया कारण बताओ नोटिस, लॉग

2204GI/04-6

प्रवेष्टियां, इत्यादि इनमें लिखा था कि जलयान को जाना था परन्तु कमींदल ने सेल करने या काम करने से इनकार कर दिया । नाविक पाल को सूचित किया गया जो पोत पर आए पर उनकी चेतावनी पर भी याचिकाकर्ताओं ने ध्यान नहीं दिया और पोत से उतरने से इनकार कर दिया । तब मास्टर ने कमींदल को साइन ऑफ कर दिया इसके बाद पोत पर उनकी उपस्थिति गैर कानूनी हो गई । तब पुलिस पोत पर गई तथा तथ्यों का सत्यापन करने के उपरान्त एंव भारतीय दण्ड संहिता 440 के अन्तर्गत अपराध के स्थापित होने के बारे में संतुष्ट होते हुए याचिकाकर्ताओं को गिरफ्तार कर लिया गया बाद में उन्हें बेल बॉण्ड तथा उनके नेता श्री ए. समद द्वारा श्योरिटी देने पर जमानत पर छोड़ा गया । उन्होंने मामले को मुकदमा चलाने के लिए भेजा जो अभी लम्बित है ।

इन प्रस्तुतियों को दृष्टिगत रखते हुए, यह स्पष्ट है कि औचित्यपूर्ण रीति से प्रबन्धन तथा सभी प्राधिकारियों द्वारा याचिकाकर्ताओं के साथ पूरी प्रक्रिया अपनाई गई तथा जब समझाने - बुझाने से बात नहीं बनी तब नाविक पाल को मजबूर होकर रेडिंग्स को अपनिरिवत करने के अपने प्राधिकार का प्रयोग करना पड़ा उसके बाद भी उन द्वारा पोत छोड़ने हेतु मना किए जाने पर पुलिस की सहायता लेनी पड़ी ।

उक्त चारों मामलों के निष्कर्षों से यह पता चलता है कि याचिकाकर्ताओं की दलीलों में कोई दम नहीं है । हालांकि अपनी निरिवत प्रस्तुति में उन्होंने लिखा है कि कार्यवाहियों की सुनवाई के वक्त वे विस्तृत स्पष्टीकरण देंगे, न्यायाधिकरण द्वारा दलीलों के पक्ष में सुबूत पेश करने या प्रतिवादियों के तर्कों को गलत साबित करने का पर्याप्त मौका उन्हें दिया गया जिसका लाभ उठाने का कोई प्रयास उनकी ओर से नहीं किया गया । न्यायाधिकरण के साथ सहयोग करने से उन्होंने पक्के तौर पर मना कर दिया था और जिन आधारों को वे सिद्ध करना नहीं चाहते थे उन आधारों पर बार-बार सुनवाई की तारीख बढ़ाए जाने की माँग करते रहे ।

V. न्यायाधिकरण का निर्णय

इन मामलों पर प्राप्त निष्कर्षों को दृष्टिगत रखते हुए, न्यायाधिकरण इस निष्कर्ष पर पहुंचा है कि याचिकाकर्ता अपनी याचिका में उठाए गए विवादों में से किसी को साबित नहीं कर पाए। प्रतिवादियों, प्रबन्धन तथा अन्य सरकारी प्राधिकारियों की कार्यवाही न तो अकारण थी और न ही प्रतिशोधात्मक या अनुचित थी। अतः याचिका खारिज की जाती है तथा याचिकाकर्ताओं द्वारा चाही गई राहतों को निरस्त किया जाता है।

बी० एन० मखीजा

एकल व्यक्ति न्यायाधिकरण

14 मई, 2004

[फा. सं. एस.आर.-11014/1/2003-एम.ए.]

सुरील कुमार, संयुक्त सचिव

MINISTRY OF SHIPPING

NOTIFICATION

New Delhi, the 16th July, 2004

S.O. 825(E).— In pursuance of sub-section (5) of Section 150 of the Merchant Shipping Act, 1958 (44 of 1958), the Central Government hereby publishes the Award of the Tribunal constituted as per the Hon'ble High Court of Calcutta order dated 15.01.2003 under the notification of the Government of India in the Ministry of Shipping S.O. 502(E) dated 7th May, 2003 to adjudicate the issues raised by Shri P.R.Subramaniam and 4 others in Writ Petition no. 099 of 2002.

Office of the One Person Tribunal
(Set up under Section 150 of the Merchant Shipping Act, 1958)
2nd Floor, Jahaz Bhavan, W. H. Marg, Ballard Estate,
Mumbai-400 001

I. Constitution of the Tribunal

This Tribunal was set up as per Notification No. S.O. 502 (E) dated 7th May, 2003 under Section 150 of the Merchant Shipping Act, 1958 (Act 44 of 1958) as per the direction of the Hon'ble High Court of

Calcutta, Circuit Bench at Port Blair vide order dated 15.1.2003 in Writ Petition No. 099 of 2002 – Shri P.R. Subramaniam & others Versus Union of India & Others.

II. Back Ground of the Case.

The following 5 seamen were employees of M/s. Fleet Management Co. Pvt. Ltd, Chennai on their vessel M.V. "Ambika" on the basis of an Article of Agreement with the Master of the ship which was owned by Transcoastal Shipping Co, and managed by M/s. Fleet Management Co. Pvt. Ltd.,

1. Shri P.R. Subramaniam – CDC No. CL – 305.
2. Shri Anup Kishen - CDC No. CL – 1545.
3. Shri T. Yesupadham - CDC No. MS – 13662.
4. Shri S. Boomi - CDC No. 46813.
5. Shri Sultan Ahmed - CDC No. CL – 1546.

The above petitioners filed a Writ Application No. 43 of 2002 in Hon'ble Calcutta High Court against the company, Union of India and others with a prayer for payment of wages as per N.M.B. (India) Agreement, which is a bilateral agreement between ship owners and seafarers union, their re-instatement in service in the company etc.

The Hon'ble High Court vide its Order dated 21.5.02 directed the respondent company i.e., M/s. Fleet Management Co. Pvt. Ltd. to treat the petition as a representation and dispose of the same by passing a speaking and reasoned order. The company in compliance with Court Order passed orders dated 29.6.02. However, these orders were not acceptable to the Petitioners. Aggrieved by these orders, the Petitioners filed Writ Petition No. 099 of 2002 in the Hon'ble High Court of Calcutta, Circuit Bench at Port Blair.

Hon'ble High Court after hearing the counsel issued directives vide their Order dated 15.1.03 to the respondents No. 1 and 2 i.e., Union of India and Director General of Shipping respectively in the following words.

Court Order :

"After hearing the learned counsel appearing for the parties and after going through the materials on record, I find that this is a dispute relating to a matter connected with or incidental to the employment of Petitioners and as such the same squarely comes within the provision under Section 150 of the M.S. Act, 1958. Under such circumstances, the Petitioners can approach the Central Government for their appropriate remedy. Since the Central Government is already made party to the instant writ application, I direct Mr. B.K. Das's client to treat the instant writ application as the representation of the Petitioners and to take step in accordance with Section 150 of the M.S. Act, 1958. I make it clear that I have not gone into the merit of the dispute. The writ application is thus, disposed of. The Central Government must take step within a period of 2 months from the date of communication of the order. Mr. Roy, learned advocate appearing for the Petitioners is directed to communicate this order along with a copy of the writ application to the appropriate authority under Section 150 of the aforesaid act."

The Central Govt. accordingly constituted the One Person Tribunal as mentioned above.

III. Terms of reference

The Tribunal was set up to examine the dispute raised in the letter dated 3.2.03 by Petitioners (Shri P.R. Subramanian and others) in the Writ Petition No. 099 of 2002 and to make appropriate recommendations.

2204GI/04-7

The Tribunal was empowered to invite individuals or any class of seamen or any union of the petitioners, persons connected with the matter in India and owners of the ship where the Petitioners, retrenched by M/s. Fleet Management Pvt. Ltd., were employed, for giving evidence and for obtaining information relevant to the terms of reference. The Tribunal was also empowered to invite the office bearers who are involved in concluding the NMB Agreements for clarifications and production of records, information as required, during the proceedings of the Tribunal.

The term of the Tribunal was 3 months from the date of its constitution and the report was to be submitted by the Tribunal to the Government within 3 months.

The Petitioners had approached the High Court with the grievance about termination of their services by the management of the respondent company. They had been engaged on the ship M.V. "Ambika" by entering into an Article of Agreement with the Master of the ship which was plying between Port Blair and Chennai. They alleged that they were not being paid wages in terms of the NMB Agreement and when they made an issue of it on 1st March, 2002, the Master of ship in collusion with the Shipping Master and the local Police authorities had them discharged from Articles of Agreement and forcibly pulled down from the ship and slapped with a criminal case of trespass in addition to adverse remarks on their individual Continuous Discharged Certificates (CDC). They had accordingly asked for appropriate relief in terms of declaring the discharge of the Petitioners expunction illegal, their re-engagement without break in continuity of service, withdrawal of criminal cases and expunction of adverse entries in the CDCs.

The One Person Tribunal took office on 5th June, 2003 and started functioning from the Office of the Directorate General of Shipping, "Jahaz Bhavan", W.H. Marg, Mumbai-400 001 and informed all parties accordingly vide Notice dated 17th June, 2003.

The Tribunal held 3 hearings and 23 sittings in its Office, including one hearing at Chennai. The Tribunal also visited a ship M.V. Oriental

Strength of M/s. Orient Express Ship Management Ltd., Mumbai in order to familiarize itself with the operation of the shipping industry, the chain of command in the vessels, administration, records maintained on board the vessels and the general circumstances surrounding the working of seamen on board the vessel. The Tribunal also had discussions with officials of the Directorate General of Shipping at Mumbai and Chennai in order to better comprehend the working of the shipping industry and administration of vessels, and industrial bargaining processes.

IV Hearing by the Tribunal

1. First hearing

The first hearing was fixed on the 9th July, 2003 at Mumbai and all parties were informed on 18th June, 2003 about the hearing and were called upon to make their written submissions on or before 2nd July, 03. The parties were also informed that no advocates/counsel would be allowed to represent any of the parties.

On the day fixed for the hearing i.e., 9th July, 2003, the Shipping Master, Port Blair, Dy. S.P. representing IGP, A&N Islands, Station House Officer, Police Station, Aberdeen, Port Blair, Technical Director, Fleet Management Co. Pvt. Ltd., Mr. K.F. Manavalan, Transcoastal Shipping, Chennai were present. The written submissions of the M/s. Fleet Management Co. Pvt. Ltd., as well as A&N Islands Police had also been received earlier in the week. The Petitioners did not appear.

However, on behalf of the Petitioners a fax message was received after the Tribunal completed its hearing stating that their Advocate had approached the Secretary, Ministry of Shipping, Govt. of India, requesting for change of the venue of the Tribunal from Mumbai to Port Blair. This change was sought on the grounds that the Petitioners being out of the employment were financially too weak to attend the proceedings at Mumbai and also since the cause of action occurred at Port Blair, the proceedings should be conducted at the same place.

The representative of the IG of Police sought exemption from further appearance in the proceedings and stated that he may be allowed to be represented by Dy. S.P., Port Blair. This prayer was granted by the Tribunal.

The Government of India, Ministry of Shipping, rejected the representation of the Petitioners for change of headquarters of the One Person Tribunal vide their Order dated 4th July, 2003.

The Tribunal fixed its next hearing on 25th of August, 2003 at Chennai. This was done mainly to facilitate the hearing for both the sides by taking it closer to both the parties. The Tribunal also made it clear that if the Petitioners abstained from the hearing, the Tribunal would proceed ex-parte.

The Petitioners requested the Tribunal to permit their union i.e., Forward Seamen's Union of India (FSUI) to represent the Petitioners before the Tribunal. The respondent company protested against this on the ground that the Tribunal had already issued orders that no representatives would be allowed in the proceedings. The Tribunal's bar was, however, against legal representatives and not against the union of the workers. Considering the fact that the workers are the weaker party in a dispute vis-à-vis the employer, it was considered fair that they should be allowed representation through the union representatives who are likely to be more familiar with the laws and procedures of the shipping industry. It was also noted that the Hon'ble High Court while directing the constitution of the Tribunal had also advised that the Tribunal may examine, besides Petitioners and respondents, any class of seamen or any union of seamen connected with the matter in India. Accordingly, the Tribunal granted the request of the Petitioners and allowed the following two office bearers of the Forward Seamen's Union of India (FSUI):

- 1) Shri Sádhan Kanjilal, General Secretary, Forward Seamen's Union of India.

- 2) Shri P. Abdul Samad, Organising Secretary, Forward Seamen's Union of India.

Subsequently, on 20th August, 2003, days before the hearing at Chennai, Shri Abdul Samad informed the Tribunal by fax dated 20th August, 2003 that 25th August, 2003 was inconvenient to him since he would be pre-occupied and engaged in preparations for his dependent sister's marriage at Port Blair. He, therefore, sought deferment of the hearing to a later date in September. The union was informed, however, that since two representatives had been authorized by the Tribunal, the other representative i.e., Shri Sadan Kanjilal, General Secretary, FSUI could attend the hearing on 25th August. The Tribunal intended to hold the hearing as per schedule. This was followed by a flurry of activity, with Mr. Kanjilal talking to the One Person Tribunal personally on phone on the evening of 22nd August followed by a fax message dated 16th August, transmitted on 22nd August, stating that he was also not available to appear on the date because he would be engaged abroad and therefore wanted postponement of the hearing.

2. Second hearing

The Tribunal held its next hearing on 25th August, 2003 at Mercantile Marine Department, Chennai. The following were present:

1. Shri M.K. Shukla, Inspector of Police, Port Blair.
2. Cdr. Paul James, Shipping Master, Port Blair.
3. Shri B. Venugopal, Tech. Director, M/s. Fleet Management Co., Pvt. Ltd., Chennai.
4. Shri K.F. Manavalan, Director, M/s. Trans Coastal Shipping Co., Pvt. Ltd.
5. Shri V. Venugopal, Executive Officer, D.G. Shipping, Mumbai.
6. Shri K.M. Rajan, Shipping Master, Chennai.
7. Shri P.K. Majumder, Principal Officer i/c, MMD, Chennai.
8. Shri T.K. Krishna Kumar, Dy. Shipping Master, Mumbai.

220495/04-8

9. Shri T. Narendra Rao, Forward Seamen Union.

Shri Narendra Rao, a representative of the Forward Seamen's Union of India presented an application stating that the Petitioners desired that the hearing may be postponed because of the non-availability of both the authorized representatives and that the next hearing may be fixed at Kolkata or at Port Blair.

The respondents i.e., the Shipping Master, Port Blair and Shri B. Venugopal, Technical Director, M/s. Fleet Management Co. Pvt. Ltd., protested against this application for adjournment because they had been attending the hearings dutifully. The Tribunal rejected the application for the following reasons:-

- (i) the hearing had been fixed long in advance and the Petitioners had brought up their request for adjournment at the eleventh hour.
- (ii) Since the union knew the scheduled date long before they should have nominated representatives who were likely to be available for the hearing or else they could have deputed any other representative with the Tribunal's permission.
- (iii) Their request for change of venue to Kolkata or Port Blair had already been duly considered and rejected by the Govt. of India and could not be raised before the Tribunal again.

The Union's representative Mr. Narendra Rao was however, associated with the hearing on 25.8.2003 in order to make the proceedings transparent.

The respondent company, the Shipping Master, Port Blair and the Inspector of Police, Port Blair who had earlier filed their written submissions were called upon to elaborate their submissions regarding the sequence of events on the 28th of February and 1st of March as well as the events leading up to it through previous voyages of the vessel between Port Blair and Chennai.

The problems of maintaining discipline on board and the relevant provisions of the M.S. Act and the bilateral agreement were also

explained in detail by the Master of the ship and the Shipping Master and other officials of the D.G. Shipping.

In this connection, the Tribunal went over the various provisions of the M.S. Act, viz., Sections 100, 101, 118, 119, 120, 121, 122, 128, 132, 143, 150, 190, 191, 194 and 196 to understand the legal framework concerning employment of seamen, the duties of various authorities under the M.S. Act, the provisions with regard to disputes and grievances, matters relating to discipline, offences and penalties, etc.

Keeping in view the contentions raised by the Petitioners before the Hon'ble High Court in the Writ Petition No. 099 of 2002 and the above explorations, the Tribunal framed the following issues for examining the dispute:-

- (1) Whether there was any wage dispute between the management and crew;
- (2) Whether the dispute was taken up with the appropriate authorities for resolution as per provisions of law and agreement;
- (3) Whether the management was justified in taking the impugned action;
- (4) Whether proper procedure was followed for taking action as per rules.

The Tribunal fixed the next hearing on the 23rd of September at Mumbai and called upon the parties to file any additional say in terms of the issues framed by the Tribunal before the next hearing.

The Police officials of the Andaman & Nicobar Administration were exempted from further appearance because their submissions had been taken on record. The Petitioners were directed to show proof at the time of the next hearing that they were prevented from appearing at Chennai for the reasons mentioned in their respective applications i.e., the dependent sister's marriage in the case of Shri Abdul Samad and the engagement abroad on the date of the hearing for Mr. Sadhan Kanjilal.

The submissions, on the issue were received from the Petitioners as well as the respondent company and the Shipping Master/Harbour Master, Port Blair in September, 2003.

The Petitioners again raised the issue of venue of hearing and filed a Writ Petition (W.P. No. 149 of 2003), because of which this Tribunal could not hold its scheduled hearing on 23rd September. The litigation in this respect was finally disposed of by the High Court at Calcutta by their Order in Writ Petition No. 218 of 2003 on 10.3.04 in the following words;

“The Tribunal is sitting in Mumbai. If the parties are interested to have the dispute resolved they have to go to Mumbai. The entire approach of the Writ Petitioners according to this Court is erroneous; the Writ Petition is misconceived and is therefore dismissed.”

The Tribunal accordingly fixed its next hearing on the 15th of April, 2004 at Mumbai.

The FSUI thereupon riposted with a query regarding the procedures set out by the Tribunal. They were informed that the issues having been framed at Chennai, the Tribunal would examine both the sides with reference to the same issues and the parties may cross examine each other if necessary where after Tribunal will record its findings on each issue and decide the matter before it. The Tribunal further clarified that the Tribunal will also examine the Petitioners representatives in respect of the grounds for their non-appearance before the Tribunal at its hearing at Chennai, which had made the hearing infructuous.

The Tribunal was notified on 13th of April, 2004 that the Advocate for the Petitioners had been instructed to prefer an appeal before the Hon'ble Division Bench of Calcutta High Court against the orders of the Ld. Single Judge in W.P. No. 218 of 2003 and due to non-obtainment of the certified copy of the order neither the appeal nor connected application had been filed. On this ground, the Tribunal was requested once again for adjournment of hearing on 15th April, 2004.

3. Third hearing

On the date of the hearing, a fax communication from the union informed the Tribunal that Shri Sadhan Kanjilal, General Secretary of the Union had been hospitalized at Kolkata.

The respondents who were represented by the Director of Shipping Services, A&N Administration appeared for the Shipping Master, Port Blair and Capt. P.C.S. Rana for M/s. Fleet Management Co. Pvt. Ltd. The Police authorities of A&N Administration had been already exempted from further appearance in the proceedings.

The respondents protested against the repeated requests for adjournment from the Petitioners. It was noted that while communication had been received about Mr. Kanjilal's non-appearance because of his hospitalization, no such explanation had been entered on behalf of the other authorized representative Mr. Abdul Samad. Similarly, no grounds were shown for the delay in approaching the Division Bench of the Hon'ble High Court at Calcutta. The delay was attributed to the non-obtainment of certified copy of the order dated 10.3.04. The certified copy of the same order had been obtained by the Surveyor-Incharge of Mercantile Marine Department, Port Blair and is available on the Tribunal's file and there is no reason to believe that it could not be obtained by the Petitioners, if they were earnest about filing the appeal. A copy of their application seeking the certified copy was also not forthcoming.

No attempt was also made by the Petitioners representatives to comply with the Tribunal's directives for showing proof of their inability to appear at Chennai. There is reason to suspect that their inability to comply with this direction of the Tribunal has been the prime cause of their continued obstruction to the proceedings through seeking repeated adjournments and through circumlocutory litigation in the Hon'ble High Court at Calcutta. It is evident from the record of the D.G. Shipping Office that Mr. Sadhan Kanjilal who claimed to be engaged abroad on the 25th of August, 2003 attended a meeting in the DG's Office on the 26th of August, 2003 in connection with the Seafarers' Identity Document (SID). It is highly improbable that he was available for the meeting in Mumbai on the 26th, but could not attend the proceedings at Chennai on the 25th August, 2003. This fact casts a heavy shadow of doubt on the bonafides

220445/04-9

of the grounds pleaded for seeking adjournment of the hearing at Chennai.

In the circumstances, the Tribunal decided not to give any further adjournment and to give its findings on the issues involved in the dispute and the reliefs sought by the Petitioners on the basis of the material already brought on record.

It needs to be pointed out that the term of the Tribunal was initially fixed at 3 months and 4 successive extensions have been obtained from the Government, because of repeated procrastination on the part of the litigants on whose petition the Tribunal was constituted in the first place.

IV. Findings of the Tribunal

1. Issue No. I:

Whether there was any wage dispute between the management and crew.

The Petitioners have stated that since the date of engagement on M.V. "Ambika", the Petitioners were requesting the Master of said vessel, representative of the Management, for having them to pay their wages in accordance with N.M.B. (India) Agreement since the Petitioners were paid their wages in accordance with the sweet will and desire of the management which were all along protested by the Petitioners.

The respondent company which was managing the vessel M.V. "Ambika" owned by M/s. Trans Coastal Shipping Pvt. Ltd. claimed that the wages were paid as per the NMB Agreement. Regarding salary and overtime, the Petitioners are always paid the correct salary. So far as the overtime is concerned, they were paid the fixed overtime of 250 hours as agreed between the respondent company and the Union which is far in excess of actual O.T. hours. It is claimed that the ship sailed with the same Petitioners as crew members for 7 to 8 months and all the time wages were collected by the crew members without any dispute. They claimed that there is no communication from Petitioners regarding any dispute until the incidents occurred in February/March, 2002.

The Petitioners have filed the wage slips as evidence of wages paid but it does not show that they are paid short or received under protest. On the contrary, the Shipping Master who was called in to resolve the dispute on 1st March, 2002 has stated that on his enquiry with the Petitioners, they did not have any complaint about their pay and allowances, food or living/working conditions on board but were refusing to work as instructed by their union leader.

Since no evidence has been led on the issue of wage dispute, the Tribunal finds no substance in the grievance.

2. Issue No. II

Whether the dispute was taken up with the appropriate authorities for resolution as per provisions of law and agreement.

The Petitioners have stated that they and their union were all along representing to the appropriate authorities. But the authorities instead of deciding the dispute acted and took drastic steps of discharge of the Petitioners against the provisions of law and agreement.

The respondent company have stated that the workers have never brought up the grievance about the wages. They have alleged, on the contrary, that the FSUI has been hostile to the management of the vessel because of its employment of crew from the open market which was permitted by the D.G. Shipping vide his Order No. 1 of 2001. The respondents tried to avoid strain of relationship with the Union by employing 4 persons from the Union and though they had good relations with the same Union at Kolkata and at Chennai but illegal and unwarranted demands of the Union at Port Blair had disturbed the business of the respondents.

As stated earlier, the Shipping Master has mentioned that no wage dispute had been brought up to his notice either before the problem on 1st March, 2003 or even when he conducted the enquiry into the incidents of dis-obedience on board the ship. The M.S. Act casts a duty on the Shipping Master under Section 89 to hear and decide disputes

under Section 132 between the Master, owner or / agent of a ship or any of the crew of a ship. Apparently neither the workers nor the union approached the rightful authority in this behalf.

Given these representations, there is nothing to support the allegation that the Union and Petitioners had been representing their wage grievance to the appropriate authorities.

3. Issue No. III :

Whether the management was justified in taking the impugned action.

The Petitioners claimed that instead of resolving the dispute through mutual discussion, the management resorted to harsh action by asking the Master of the vessel to discharge them in collusion with the Shipping Master and the Police authorities.

The respondent company has traced the sour relations with the Union since January, 2002 and the repeated acts of indiscipline both in Port Blair and at Chennai as well as during voyage between the two destinations. On 20th January, 2002, when the ship reached Port Blair flags were put up on the ship which was not allowed to sail. Again on 4th February, a similar instance took place. On 17th February, 2002, unidentified persons entered the cabin of the Master and threatened him. The Police was called in to remove the flags and clear the vessel to sail. Thereafter, the Petitioners told the Master that they would desert the ship but not sign off from the Articles nor give anything in writing as instructed by their union leader. Later they were prevailed upon to sail in the interest of their career. During voyage the five crew totally refused to work, and with the cook's refusal, the life of the officers and other crew was in jeopardy. They did not participate in safety exercises conducted on board either.

At Chennai, the same war of nerves continued and as soon as the ship was ready to sail, protest flags were put up. The Shipping Master was informed as well as the Harbour Police. The Shipping Master endorsed the FIR given to the Police and signed off the five crew. But

they refused to affix their signature on the Article and the Police were unable to remove the crew because of lack of strength since the Police were busy with elections. Finally for commercial reasons and to avoid complication, the management negotiated with the union and reinstated the crew after the FSUI gave an undertaking that the crew would not do any illegal activity thereafter.

The crew, however, started the same problem again on reaching Port Blair and refused to work and stopped the vessel to sail on 1.3.2002, when the Pilot came to lead the ship out. Again the Shipping Master was called in who interviewed the crew and gave them one hour time to reflect before taking action.

These submissions of the management are corroborated by the Shipping Master, Port Blair who has ruled that the action of the above crew members were not genuine and their refusal to work and delaying the ship was detrimental to safety of the ship and illegal under the provisions of the M.S. Act. He, therefore, gave a ruling that the striking crew be written off from the Article of the ship and the crew were accordingly warned.

When the crew after consultation with their union refused to obey the ruling and wanted to remain on board without work, the crew was written off and ordered to leave the vessel within one hour as they would be treated as unauthorized personnel on board thereafter. Since the crew continued to be adamant, on Master's complaint the Police had boarded the vessel and removed the striking crew from the ship and the ship sailed out on 1.3.2002 at 2200 hours to Chennai taking dispensation from MMD (Mercantile Marine Department) to sail without the above ratings. These facts are further corroborated by the statement of the Police authorities.

In view of the narration of acts of indiscipline on the part of the Petitioners both at Port Blair and Chennai as well as on sea, there appears to be adequate justification for the impugned action.

2204GT/04-10

4. Issue No. IV :

Whether proper procedure was followed in taking action as per rules.

The Petitioners have stated Sections 101, 103, 118 have been violated by the Master of the vessels and other appropriate authorities while taking action.

The respondent company has narrated the efforts made by them through out the period from 20th January to 1st March, 2003 to persuade the workers not to precipitate unrest. Failing to achieve this, they informed the Shipping Masters who intervened, both at Chennai and Port Blair. The Shipping Master is authorized to intervene in the disputes between the management and crew when approached. The S.M. remonstrated with the workers and the Union. When even he failed, he signed them off and thereafter when the workers refused to leave the ship, the Police was called in and action was taken to forcibly remove the retrenched workers and launch necessary criminal action against them.

The S.M. has also in his written submission detailed that he found that the Petitioners were, without any written or verbal complaint, refusing to work, the ship was facing hardship in watch keeping and victualling and was under sailing order. The ship had been asked to vacate the berth by the port and the Pilot was on board to take out the vessel when Petitioners refused to obey lawful orders of the ship's officers.

Considering the facts of the allegations, log book entries, statement of crew and Master, ships sailing order and port instruction, the S.M. under Section 196 of the M.S. Act had ruled that the action of the crew was detrimental to the safety of the ship and illegal under the provision of the M.S. Act. He had then given a ruling instructing the crew to be written off the ship.

The crew again refused to obey the S.M's order and therefore on Master's complaint, Police had acted to remove the crew members to enable the ship to sail out to Chennai taking dispensation from MMD.

The facts are also supported by the written submissions presented by the Inspector General of Police, A&N Islands and the Station House Officer, Police Station, Aberdeen, Port Blair. They have mentioned that they had received cross complaints first from the Petitioners and then from the Master of the ship. The complaint received from Mr. A. Samad, representative of FSUI on 17.2.03 mentioned about a dispute about wages and overtime allowances which led to the putting up of protest flags which were removed by the Master and Chief Officer of the vessel leading to tension. Since the complaint was non-cognizable in nature, it was kept for enquiry because the vessel had already left on 17th February before the complaint was received at the Police Station. However, on 1st March, a complaint was received from the Master of the vessel along with documents such as Show Cause Notice issued to crew members, log entries, etc. stating therein that the vessel was to sail but the crew refused to sail or work. The Shipping Master had been informed who had come on board but his warning has also not been heeded by the Petitioners who refused to get down from the ship. The Master then signed off the crew whose presence on ship thereafter was illegal. The Police had therefore, boarded the ship and on verifying the facts and being satisfied about commission of the offence under Section 448 IPC, they had arrested the Petitioners who were later released on bail after furnishing a bail Bond and surety by their leader Shri A. Samad. They sent the case for trial which is pending.

In view of these, submissions, it is clear that reasonably thorough procedure was followed in dealing with the Petitioners by the management and all the authorities and when persuasion failed the SM was forced to exercise his authority to write off the ratings and on their subsequent refusal to leave the ship police assistance had been brought in.

It will be seen from the findings on all the four issues above that there is no merit in the pleadings of the Petitioners. Though they have mentioned in the written submissions that they will give elaborate

explanation at the time of hearing in the proceedings, no attempt had been made by them to avail of the ample opportunity provided by the Tribunal to lead evidence to substantiate their pleadings or to contradict the arguments of the respondents. They have steadfastly refused to co-operate with the Tribunal, and sought repeated adjournments on grounds which they have not been willing to substantiate.

V. Award by the Tribunal

Considering the findings on the issues, the Tribunal has come to the conclusion that the Petitioners have not proved any of the contentions raised in their petition. The action of the respondents, the management and the other official authorities, is neither unprovoked nor vengeful or disproportionate. Therefore, the petition fails and also the claim for reliefs sought by the Petitioners is dismissed.

B. N. MAKHIJA,

One Person Tribunal

14th May, 2004

[F.No. SR-11014/1/2003-MA]

SUSHEEL KUMAR, Jt. Secy.